

(19) 世界知的所有権機関  
国際事務局

01 JUL 2005

(43) 国際公開日  
2004 年 7 月 29 日 (29.07.2004)

PCT

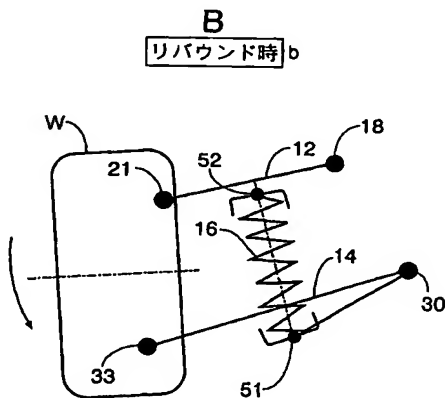
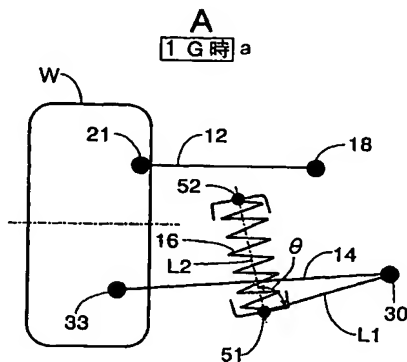
(10) 国際公開番号  
WO 2004/062950 A1

- (51) 国際特許分類: B60G 11/14 (72) 発明者; および  
(21) 国際出願番号: PCT/JP2003/016480 (75) 発明者/出願人 (米国についてのみ): 織本 幸弘 (ORI-MOTO, Yukihiro) [JP/JP]; 〒351-0193 埼玉県 和光市 中央 1 丁目 4 番 1 号 株式会社本田技術研究所内 Saitama (JP). 黒須 法和 (KUROSU, Norikazu) [JP/JP]; 〒351-0193 埼玉県 和光市 中央 1 丁目 4 番 1 号 株式会社本田技術研究所内 Saitama (JP).  
(22) 国際出願日: 2003 年 12 月 22 日 (22.12.2003)  
(25) 国際出願の言語: 日本語  
(26) 国際公開の言語: 日本語  
(30) 優先権データ: 特願 2003-1797 2003 年 1 月 8 日 (08.01.2003) JP (74) 代理人: 落合 健, 外 (OCHIAI, Takeshi et al.); 〒110-0016 東京都 台東区 台東 2 丁目 6 番 3 号 T O ビル Tokyo (JP).  
(71) 出願人 (米国を除く全ての指定国について): 本田技研工業株式会社 (HONDA MOTOR CO., LTD.) [JP/JP]; 〒107-8556 東京都 港区 南青山二丁目 1 番 1 号 Tokyo (JP). (81) 指定国 (国内): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG,

/続葉有/

(54) Title: SUSPENSION DEVICE FOR MOTOR VEHICLE

(54) 発明の名称: 車両用サスペンション装置

a...AT 1 G  
b...WHEN REBOUNDS

(57) Abstract: The lower end of a coil spring (16) of a suspension device for a motor vehicle is positioned lower than a support portion (30) for supporting a suspension arm (14) at a vehicle body, and the lower end of the coil spring (16) is nearer to the inner side in a width direction of the vehicle body than its upper end. As a consequence, when a wheel (W) rebounds and the coil spring (16) extends, the lower end of the coil spring (16) can move along its axis. As a result, bowing of the coil spring (16) in the rebound is prevented, so that a spring constant is larger and the lower end of the coil spring (16) is strongly pressed to a spring seat (51). This prevents lifting of the spring, and degrading of vehicle turning ability is prevented. Thus, the lower end of the spring is prevented from lifting from the spring seat when the coil spring of the suspension device for a motor vehicle is extended, so that vehicle turning ability can be prevented from degrading.

(57) 要約: 車両用サスペンション装置のコイルスプリング (16) の下端がサスペンションアーム (14) を車体に支持する支持部 (30) よりも下方にあり、かつコイルスプリング (16) の下端が上端よりも車幅方向内側にあるので、車輪 (W) がリバウンドしてコイルスプリング (16) が伸長したときに、コイルスプリング (16) の下端はその軸線に沿うように移動することができる。その結果、リバウンド時のコイルスプリング (16) の胴曲がりが防止されてばね定数が高くなり、コイルスプリング (16) の下端がスプリングシート (51) に強く押し付けられることで浮き上がりが阻止されて旋回性能の低下が防止される。これにより、車両用サスペンション装置のコイルスプリングの伸長時に、その下端がスプリングシートから浮き上がらないようにして旋回性能の低下を防止することができる。



SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ,  
VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

TR), OAPI 特許 (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ,  
GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

(84) 指定国 (広域): ARIPO 特許 (BW, GH, GM, KE, LS,  
MW, MZ, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア特  
許 (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ヨーロッ  
パ特許 (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI,  
FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK,

添付公開書類:

— 国際調査報告書

2文字コード及び他の略語については、定期発行される  
各PCTガゼットの巻頭に掲載されている「コードと略語  
のガイダンスノート」を参照。

## 明 細 書

## 車両用サスペンション装置

## 発明の分野

- 5 本発明は、ナックルを上下動可能に支持するサスペンションアームにコイルスプリングの下端を支持するとともに、このコイルスプリングの上端を車体に支持した車両用サスペンション装置に関する。また本発明は、後輪のリバウンド時にナックルが後方に回転するようにサスペンションアームを配置した車両用サスペンション装置に関する。

## 10 背景技術

サスペンションアームでナックルを上下動可能に支持し、サスペンションアームと車体とをコイルスプリングで接続するとともに、ナックルと車体とをショックアブソーバで接続した車両用サスペンション装置が、下記特許文献により公知である。

## 15 【特許文献】

日本実用新案登録第2605811号公報

- ところで車両が旋回すると重心位置に旋回方向外側に向かう遠心力が作用し、車両の重心位置は当然タイヤの接地点よりも高い位置にあることから、前記遠心力によって車両は旋回方向外側に倒れようとする。その結果、旋回方向外側のサ  
20 ススペンション装置のコイルスプリングが押し縮められてサスペンションアームのスプリングシートに押し付けられ、旋回方向内側のサスペンション装置のコイルスプリングが引き伸ばされてサスペンションアームのスプリングシートから浮き上がろうとする。

- このようにしてコイルスプリングがスプリングシートから浮き上がると、コ  
25 イルスプリングのばね定数が実質的に低下するため、旋回方向内輪側のストロークが増えて車体が持ち上がり、タイヤが路面からの浮き上がり易くなって車両の旋回性能が低下する可能性がある。

## 発明の開示

本発明は前述の事情に鑑みてなされたもので、車両用サスペンション装置のコ

イルスプリングの伸長時に、その下端がスプリングシートから浮き上がらないようにして旋回性能の低下を防止するとを目的とする。

上記目的を達成するために、本発明の第1の特徴によれば、ナックルを上下動可能に支持するサスペンションアームにコイルスプリングの下端を支持するとともに、このコイルスプリングの上端を車体に支持した車両用サスペンション装置において、コイルスプリングの下端がサスペンションアームの車体への支持部よりも下方にあり、かつコイルスプリングの下端が上端よりも車幅方向内側にあることを特徴とする車両用サスペンション装置が提案される。

上記構成によれば、コイルスプリングの下端がサスペンションアームの車体への支持部よりも下方にあって、コイルスプリングの下端が上端よりも車幅方向内側にあるので、車輪がリバウンドしてコイルスプリングが伸長したときに、コイルスプリングの下端はその軸線に沿うように移動することができる。その結果、リバウンド時のコイルスプリングの胴曲がり防止されてばね定数が高くなり、コイルスプリングの下端がスプリングシートに強く押し付けられることで浮き上がりが阻止されて旋回性能の低下が防止される。

また本発明の第2の特徴によれば、ナックルを上下動可能に支持するサスペンションアームにコイルスプリングの下端を支持するとともに、このコイルスプリングの上端を車体に支持した車両用サスペンション装置において、ナックルに支持された車輪の最大リバウンド時におけるコイルスプリングの上端を支持するスプリングシートと下端を支持するスプリングシートとの成す角度は、最大バンプ時におけるコイルスプリングの上端を支持するスプリングシートと下端を支持するスプリングシートとの成す角度以下であることを特徴とする車両用サスペンション装置が提案される。

上記構成によれば、車輪の最大リバウンド時にコイルスプリングの上端を支持するスプリングシートと下端を支持するスプリングシートとの成す角度が、最大バンプ時における前記角度以下であるので、車輪が最大リバウンドしてコイルスプリングが伸長したときに該コイルスプリングの胴曲がり最小限に抑えられてばね定数が高くなり、コイルスプリングの下端がスプリングシートに強く押し付けられることで浮き上がりが阻止されて旋回性能の低下が防止される。

また本発明の第3の特徴によれば、前記第2の特徴に加えて、両スプリングシートを中心を結ぶ直線は、両スプリングシートと直交していることを特徴とする車両用サスペンション装置が提案される。

5 上記構成によれば、両スプリングシートを中心を結ぶ直線がそれらスプリングシートと直交しているので、コイルスプリングの軸線をS字状に湾曲することなく直線状に維持して高いばね定数を確保することができる。

また本発明の第4の特徴によれば、後輪のリバウンド時にナックルが後方に回転するようにサスペンションアームを配置した車両用サスペンション装置において、上端を車体に支持したコイルスプリングの下端を、後輪の車軸の前方においてナックルに接続したことを特徴とする車両用サスペンション装置が提案される。

10 上記構成によれば、後輪のリバウンド時にナックルが後方に回転するようにサスペンションアームが配置されているので、後輪の車軸の前方において下端をナックルに接続されたコイルスプリングにより圧縮荷重を作用させ、コイルスプリングによりホイールレートを向上させることで車両の浮き上がりを阻止して旋回性能の低下を防止することができる。

尚、実施例のリヤロアアーム14、アッパーアーム55およびロアアーム56は本発明のサスペンションアームに対応し、また実施例のジョイント30は本発明の支持部に対応する。

#### 図面の簡単な説明

20 図1～図3Bは本発明の第1実施例を示すもので、図1は車両用サスペンション装置の分解斜視図、図2は車両の旋回時の作用説明図、図3A、図3Bは1G時およびリバウンド時のコイルスプリングの状態を示す模式図である。図4A、図4Bは前記図3に対応する比較例を示す図、図5A、図5Bは本発明の第2実施例に係る、前記図3に対応する図、図6は本発明の第3実施例に係るサスペンション装置の側面図である。

#### 発明を実施するための最良の形態

以下、本発明の実施の形態を、添付図面に示した本発明の実施例に基づいて説明する。

図1～図3Bは本発明の第1実施例を示すものである。

図 1 に示すように、車両用サスペンション装置は、図示せぬ車輪を回転自在に支持するナックル 11 と、ナックル 11 を車体に上下動自在に支持するアッパーアーム 12、フロントロアアーム 13、リヤロアアーム 14 およびトレーリングアーム 15 と、ナックル 11 の上下動を緩衝するコイルスプリング 16 と、ナックル 11 の上下動を減衰させるショックアブソーバ 17 とを備える。

アッパーアーム 12 は、その内端が車体側のブラケット B、B にジョイント 18 を介してボルト 19 およびナット 20 で支持され、その外端がナックル 11 の上面にジョイント 21 を介してボルト 22 およびナット 23 で支持される。フロントロアアーム 13 は、その内端が車体側のブラケット B にジョイント 24 を介してボルト 25 およびナット 26 で支持され、その外端がナックル 11 の前部にジョイント 27 を介してボルト 28 およびナット 29 で支持される。

リヤロアアーム 14 は、その内端が車体側のブラケット B にジョイント 30 を介してボルト 31 およびナット 32 で支持され、その外端がナックル 11 の後部にジョイント 33 を介してボルト 34 およびナット 35 で支持される。トレーリングアーム 15 は、その前端が車体側のブラケット B にジョイント 36 を介してボルト 37 およびナット 38 で支持され、その後端がナックル 11 の前部にボルト 39 … およびナット 40 … で連結される。

コイルスプリング 16 の下端はリヤロアアーム 14 の長手方向中間部に設けたスプリングシート 51 に支持され、上端は車体に設けたスプリングシート 52 に支持される。ショックアブソーバ 17 の下端は、ナックル 11 の上部にジョイント 41 を介してボルト 42 およびワッシャ 43 で支持され、上端は図示せぬ車体に支持される。

図 2 は左旋回する車両を後方から見た状態を示しており、車両の重心位置 CG に右向きの遠心力 F が作用して車体 B が右側に傾くことにより、バンプ側となる旋回外輪 W (O) のコイルスプリング 16 が圧縮され、リバウンド側となる旋回内輪 W (I) のコイルスプリング 16 が伸長される。その結果、リバウンド側となる旋回内輪 W (I) のコイルスプリング 16 の下端がスプリングシート 51 から浮き上がり易くなる。

このようにしてコイルスプリング 16 がスプリングシート 51 から浮き上がる

と、コイルスプリング16のばね定数が実質的に低下するため、旋回内輪W(I)のストロークが増加して車体が持ち上がり、旋回内輪W(I)が路面からの浮き上がって車両の旋回性能が低下する可能性がある。

そこで本実施例では、図3Aに示すように、コイルスプリング16に車体重量  
5 以外の荷重が加わっていない状態(1G状態)において、コイルスプリング16を車体前後方向に見て逆八字状に配置している。この配置により、コイルスプリング16の下端を支持するスプリングシート51がリヤロアアーム14を車体に支持するジョイント30よりも下方に配置され、かつコイルスプリング16の下端を支持するスプリングシート51が上端を支持するスプリングシート52よりも車幅方向内側に配置される。  
10

その結果、1G状態において下側のスプリングシート51およびジョイント30を結ぶ直線L1と、上下のスプリングシート51、52を結ぶ直線L2とが成す角度 $\theta$ は略角になり、この状態から、図3Bに示すように、コイルスプリング16がリバウンドしても、下側のスプリングシート51は前記直線L2にほぼ沿うように下方に移動するため、コイルスプリング16の胴曲がり  
15 が最小限に抑えられる。これにより、リバウンド時におけるコイルスプリング16ばね定数の減少が最小限に抑えられ、コイルスプリング16の下端が下側のスプリングシート51から浮き上がるのを阻止して車両の旋回性能の低下を防止することができる。

図4A、図4Bには、コイルスプリング16を車体前後方向に見て八字状に配置した比較例が示される。図4Aから明らかなように、コイルスプリング16を車体前後方向に見て八字状に配置したことで、1G状態において下側のスプリングシート51およびジョイント30を結ぶ直線L1と、上下のスプリングシート51、52を結ぶ直線L2とは鋭角 $\theta$ で交差するようになる。この状態から、図4Bに示すように、コイルスプリング16がリバウンドすると、下側のスプリングシート51は前記直線L2から内側に外れるように移動するため、コイルスプリング16の中間部が車体外側に大きく胴曲がりしてばね定数が減少してしまい、コイルスプリング16が下側のスプリングシート51から浮き上がって車両の旋回性能が低下する可能性がある。  
20  
25

次に、図5A、図5Bに基づいて本発明の第2実施例を説明する。

図5Aは1G状態にあるサスペンション装置を示すもので、上下のスプリングシート51、52に両端を支持されたコイルスプリング16は中間部が予め車体内側に湾曲している。この状態から、図5Bに示すように、コイルスプリング16がリバウンドすると、下側のスプリングシート51がジョイント30を中心に  
5 下内方に揺動することで、上下のスプリングシート51、52が平行になってコイルスプリング16が直線状に伸長する。このとき、上下のスプリングシート51、52が平行になるだけでなく、両スプリングシート51、52の軸線を一致させることにより、コイルスプリング16を確実に直線状に伸長させることができる。

10 このように、リバウンド時にコイルスプリング16が直線状になるように上下のスプリングシート51、52の位置を予め設定しておけば、リバウンド時にコイルスプリング16の胴曲がり防止してばね定数を増加させることができ、コイルスプリング16が下側のスプリングシート51から浮き上がって車両の旋回性能が低下するのを防止することができる。

15 尚、上下のスプリングシート51、52はリバウンド時に必ずしも平行になる必要はなく、最大リバウンド時に上下のスプリングシート51、52が成す角度が、最大バンプ時の前記角度以下であれば良い。また前記角度が0°になったとき、つまり上下のスプリングシート51、52が平行になったとき、上下のスプリングシート51、52の中心を結ぶ直線Lをそれらスプリングシート51、52  
20 と直交させれば、コイルスプリング16の軸線がS字状に湾曲することなく直線状に維持され、一層高いばね定数を確保することができる。

次に、図6に基づいて本発明の第3実施例を説明する。

図6は自動車の左側の後輪Wrを支持するダブルウィッシュボーン式のサスペンション装置を側方から見た状態を示すもので、後輪Wrの車軸53を回転自在  
25 に支持するナックル54はアッパーアーム55およびロアアーム56を介して車体に上下動可能に支持されており、車軸53の前方においてコイルスプリング57と同軸に配置されたショックアブソーバ58の下端がナックル54に接続される。

このサスペンション装置はいわゆるアンチリフト機能を有するもので、自動車



の制動時に車体前部が沈下して車体後部が浮上するのを防止すべく、後輪 $W_r$ の制動に伴うナックル54の前方への回転により、ナックル54に対して車体を下方に引き下ろすように、言い換えると車体に対してナックル54を上方に引き上げるように、アッパーアーム55およびロアアーム56のジオメトリが設定されている。即ち、後輪 $W_r$ を制動すると該後輪 $W_r$ とナックル54とがブレーキキャリパを介して一体化されるため、路面とタイヤとの間に作用する摩擦力 $F$ で後輪 $W_r$ と共にナックル54が矢印 $R$ で示す前進方向に回転しようとし、ナックル54に接続されたアッパーアーム55およびロアアーム56に振り荷重が作用するため、その反力でナックル54が上方に引き上げられるようになっている。

10 上述したように、アンチリフト機能を有するサスペンション装置は、ナックル54が矢印 $R$ 方向に回転すると該ナックル54が車体に対して引き上げられるが、このことは、ナックル54が矢印 $R'$ 方向に回転すると該ナックル54が車体に対して引き下げられることに他ならない。図2で説明したように、車両が旋回するときの内輪側では、ナックル54が車体に対して引き下げられるため、ナックル54は矢印 $R'$ 方向に回転しようとする。

15 而して、ナックル54が矢印 $R'$ 方向に回転すると、車軸53の前方でナックル54に接続されたコイルスプリング57が押し縮められるため、その弾発力が増加してコイルスプリング57によるホイールレートが増加し、車両の浮き上がりが阻止されて車両の旋回性能の低下が防止される。

20 以上、本発明の実施例を詳述したが、本発明はその要旨を逸脱しない範囲で種々の設計変更を行うことが可能である。

例えば、第1、第2実施例ではコイルスプリング16の下端を支持するスプリングシート51をリヤロアアーム14に設けているが、フロントリヤアーム13やアッパーアーム12に設けることができる。

25 また第3実施例のサスペンション装置はダブルウィッシュボーン式に限定されず、マルチリンク式であっても良い。また第3実施例のコイルスプリング57の下端はショックアブソーバ58を介してナックル54に間接的に接続されているが、それをナックル54に直接的に接続しても良い。

## 請求の範囲

1. ナックル（11）を上下動可能に支持するサスペンションアーム（14）に  
コイルスプリング（16）の下端を支持するとともに、このコイルスプリング  
5 （16）の上端を車体に支持した車両用サスペンション装置において、  
コイルスプリング（16）の下端がサスペンションアーム（14）の車体への  
支持部（30）よりも下方にあり、かつコイルスプリング（16）の下端が上端  
よりも車幅方向内側にあることを特徴とする車両用サスペンション装置。
2. ナックル（11）を上下動可能に支持するサスペンションアーム（14）に  
10 コイルスプリング（16）の下端を支持するとともに、このコイルスプリング  
（16）の上端を車体に支持した車両用サスペンション装置において、  
ナックル（11）に支持された車輪（W）の最大リバウンド時におけるコイル  
スプリング（16）の上端を支持するスプリングシート（52）と下端を支持す  
るスプリングシート（51）との成す角度は、最大バンプ時におけるコイルスプ  
15 リング（16）の上端を支持するスプリングシート（52）と下端を支持するス  
プリングシート（51）との成す角度以下であることを特徴とする車両用サスペ  
ンション装置。
3. 両スプリングシート（51，52）の中心を結ぶ直線は、両スプリングシー  
ト（51，52）と直交していることを特徴とする、請求項2に記載の車両用サ  
20 スペンション装置。
4. 後輪（Wr）のリバウンド時にナックル（54）が後方に回転するようにサ  
スペンションアーム（55，56）を配置した車両用サスペンション装置におい  
て、  
上端を車体に支持したコイルスプリング（57）の下端を、後輪（Wr）の車  
25 軸（53）の前方においてナックル（54）に接続したことを特徴とする車両用  
サスペンション装置。

図 1

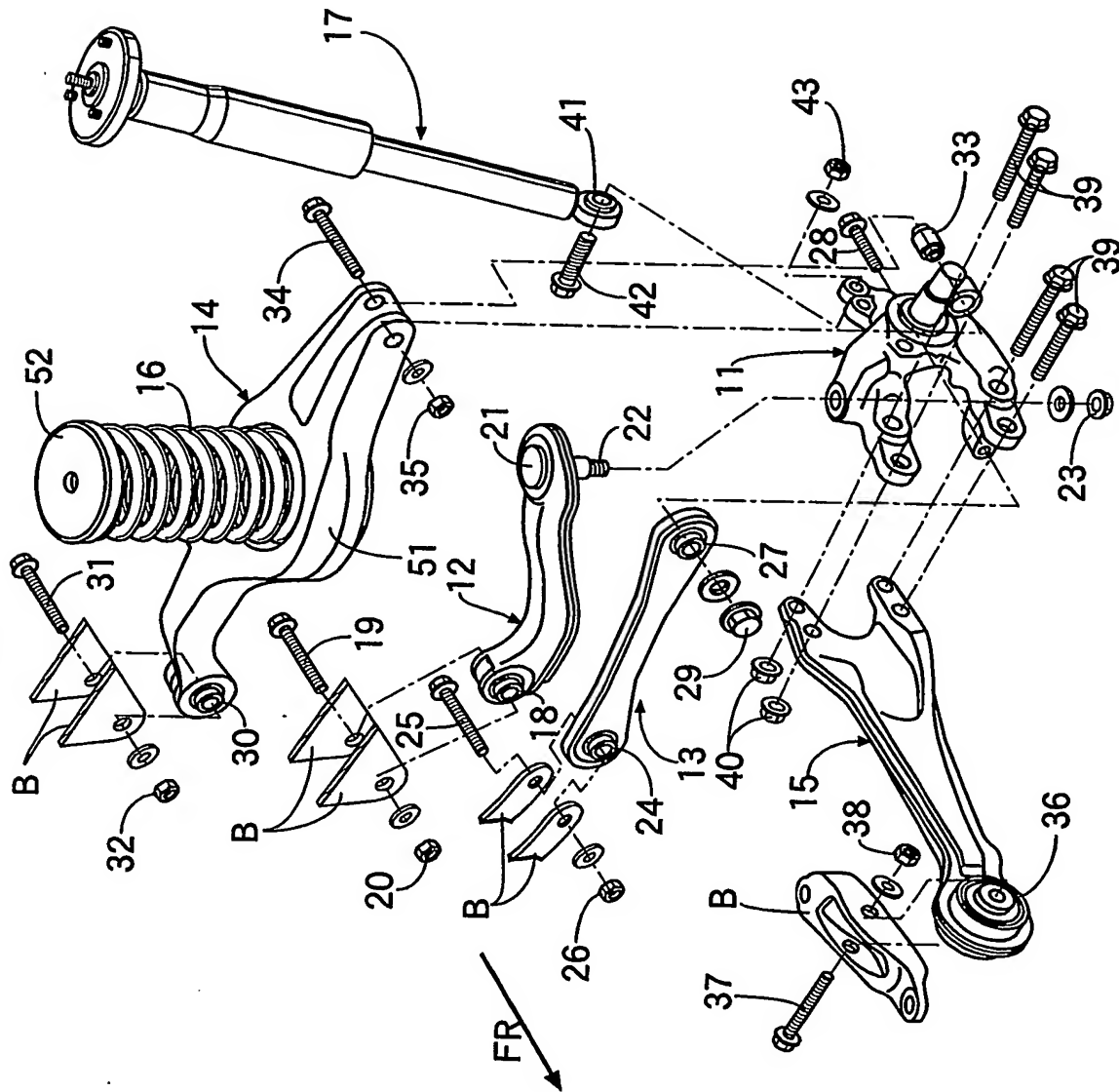
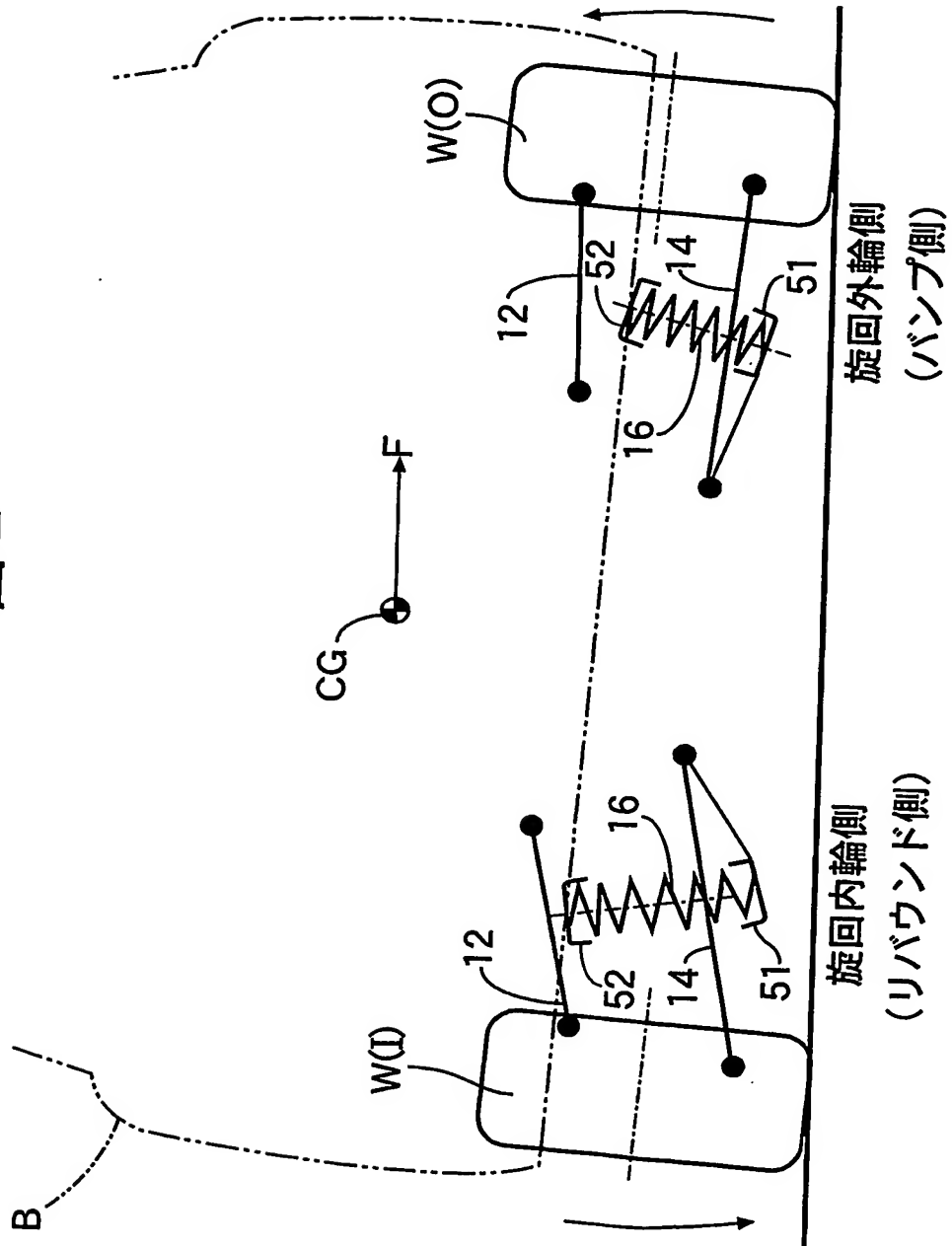


図 2



3/6

図 3A  
1 G 時

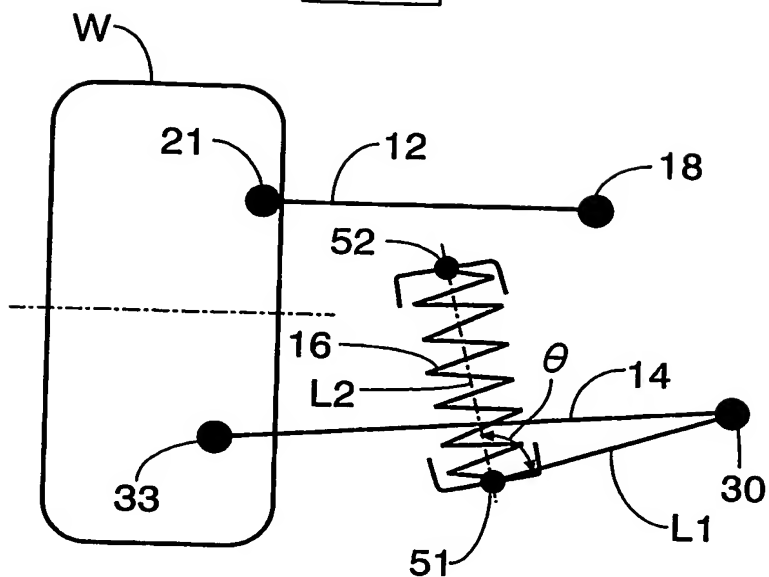
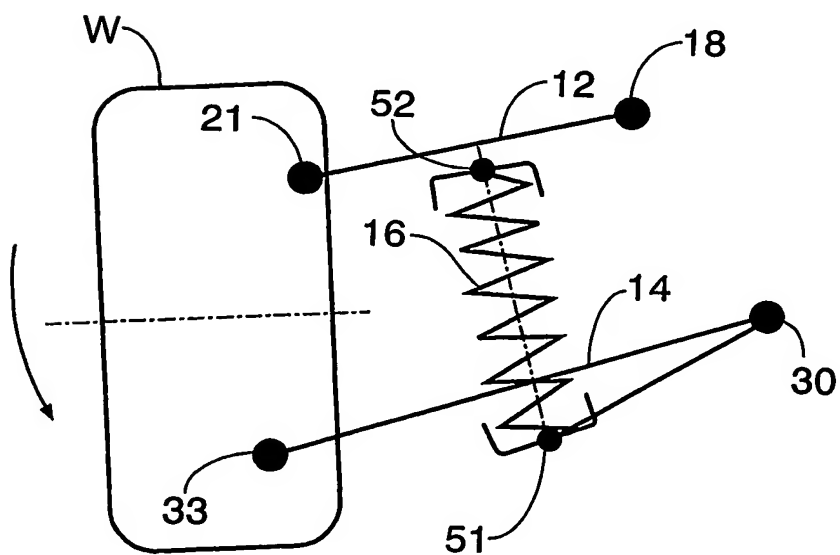


図 3B  
リバウンド時



4/6

図 4A

1 G 時

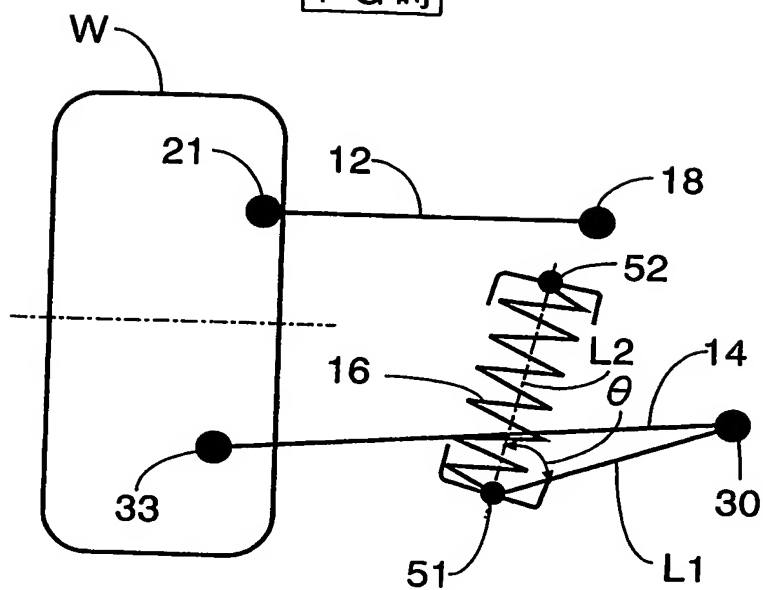
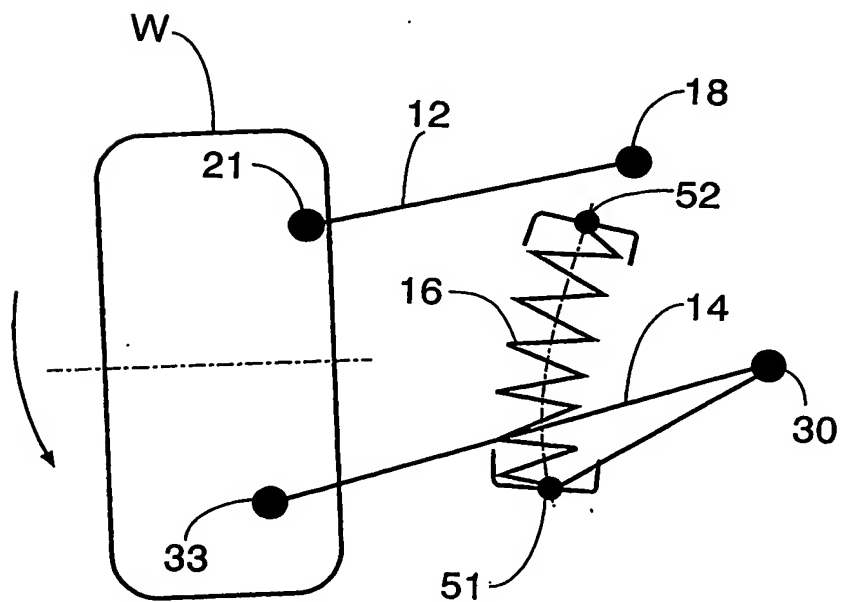


図 4B

リバウンド時



5/6

図 5A

1 G 時

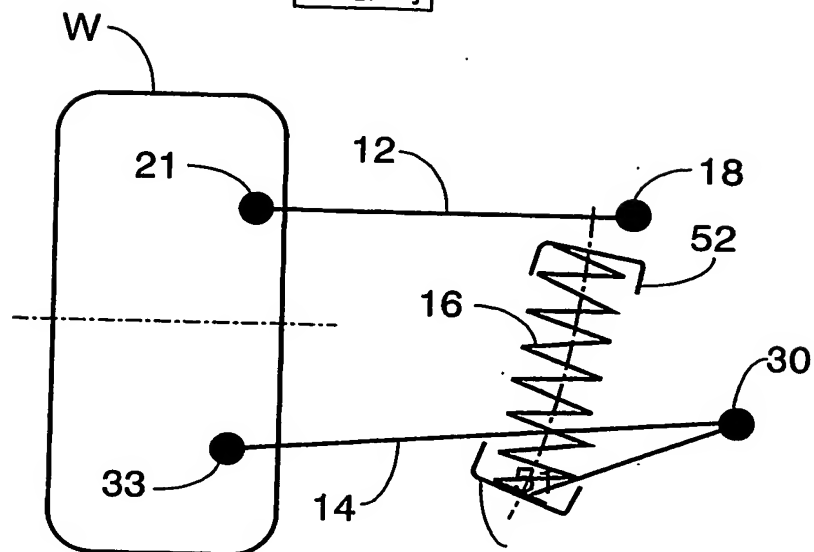
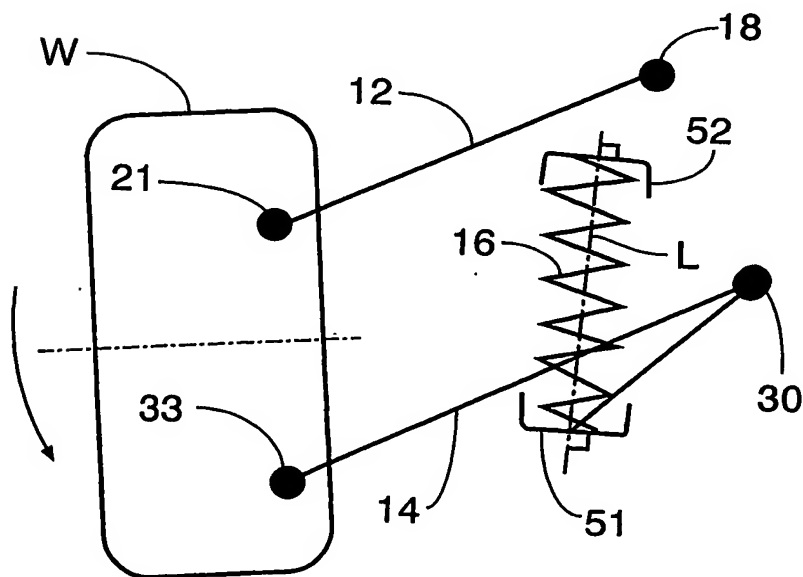


図 5B

リバウンド時







# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP03/16480

**A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER**  
Int.Cl<sup>7</sup> B60G11/14

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

**B. FIELDS SEARCHED**

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)  
Int.Cl<sup>7</sup> B60G11/14

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched  
Jitsuyo Shinan Koho 1926-1996 Toroku Jitsuyo Shinan Koho 1994-2004  
Kokai Jitsuyo Shinan Koho 1971-2004 Jitsuyo Shinan Toroku Koho 1996-2004

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

**C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT**

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X A	US 4456282 A (FORD MOTOR CO.), 26 June, 1984 (26.06.84), & EP 0083183 A2 & DE 3277187 D Fig. 1 Fig. 1	1 2, 3
X A	US 3111307 A (FORD MOTOR CO.), 19 November, 1963 (19.11.63), & GB 919790 A Fig. 2 Fig. 2	1 2, 3
A	US 4458913 A (FORD MOTOR CO.), 10 July, 1984 (10.07.84), Fig. 1 & EP 0083184 A2 & DE 3276472 D	1-3

☒ Further documents are listed in the continuation of Box C. ☐ See patent family annex.

* Special categories of cited documents:	"I" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance	"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
"E" earlier document but published on or after the international filing date	"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art
"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)	"&" document member of the same patent family
"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means	
"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed	

Date of the actual completion of the international search  
07 April, 2004 (07.04.04)

Date of mailing of the international search report  
20 April, 2004 (20.04.04)

Name and mailing address of the ISA/  
Japanese Patent Office

Authorized officer

Facsimile No.

Telephone No.

## INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP03/16480

## C (Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	US 2779603 A (FORD MOTOR CO.), 29 January, 1957 (29.01.57), Fig. 1 (Family: none)	1-3
Y	JP 8-175142 A (Nissan Motor Co., Ltd.), 09 July, 1996 (09.07.96), Par. Nos. [0029], [0030] (Family: none)	2,3
Y	JP 56-060707 A (Chuo Spring Co., Ltd.), 25 May, 1981 (25.05.81), Page 2, upper right column, lines 3 to 9 (Family: none)	2,3
Y	JP 8-108720 A (Nissan Motor Co., Ltd.), 30 April, 1996 (30.04.96), Par. No. [0041]; spring 8 & US 5702122 A	4
Y	JP 11-115428 A (Nissan Motor Co., Ltd.), 27 April, 1999 (27.04.99), Par. Nos. [0063] to [0066] (Family: none)	4
Y	JP 9-118115 A (Mazda Motor Corp.), 06 May, 1997 (06.05.97), Par. No. [0028] (Family: none)	4
Y	JP 8-295114 A (Hyundai Motor Co.), 12 November, 1996 (12.11.96), Fig. 4; spring 108 (Family: none)	4
Y	JP 2-144207 A (Mazda Motor Corp.), 04 June, 1990 (04.06.90), Spring 46 (Family: none)	4

# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP03/16480

## Box I Observations where certain claims were found unsearchable (Continuation of item 2 of first sheet)

This international search report has not been established in respect of certain claims under Article 17(2)(a) for the following reasons:

1. ☐ Claims Nos.:

because they relate to subject matter not required to be searched by this Authority, namely:

2. ☐ Claims Nos.:

because they relate to parts of the international application that do not comply with the prescribed requirements to such an extent that no meaningful international search can be carried out, specifically:

3. ☐ Claims Nos.:

because they are dependent claims and are not drafted in accordance with the second and third sentences of Rule 6.4(a).

## Box II Observations where unity of invention is lacking (Continuation of item 3 of first sheet)

This International Searching Authority found multiple inventions in this international application, as follows:

This international application includes the following three inventions that do not satisfy the requirement of unity of invention:

(1) Claim 1

(2) Claim 2 and 3

(3) Claim 4

There is no technical relationship between these three inventions involving one or more of the same or corresponding special technical features.

1. ☐ As all required additional search fees were timely paid by the applicant, this international search report covers all searchable claims.

2. ☒ As all searchable claims could be searched without effort justifying an additional fee, this Authority did not invite payment of any additional fee.

3. ☐ As only some of the required additional search fees were timely paid by the applicant, this international search report covers only those claims for which fees were paid, specifically claims Nos.:

4. ☐ No required additional search fees were timely paid by the applicant. Consequently, this international search report is restricted to the invention first mentioned in the claims; it is covered by claims Nos.:

Remark on Protest ☐ The additional search fees were accompanied by the applicant's protest.

☐ No protest accompanied the payment of additional search fees.

## A. 発明の属する分野の分類 (国際特許分類 (IPC))

Int. Cl<sup>7</sup> B60G11/14

## B. 調査を行った分野

調査を行った最小限資料 (国際特許分類 (IPC))

Int. Cl<sup>7</sup> B60G11/14

最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの

日本国実用新案公報 1926-1996年

日本国公開実用新案公報 1971-2004年

日本国登録実用新案公報 1994-2004年

日本国実用新案登録公報 1996-2004年

国際調査で使用した電子データベース (データベースの名称、調査に使用した用語)

## C. 関連すると認められる文献

引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求の範囲の番号
X A	US 4456282 A (FORD MOTOR CO) 1984.06.26 & EP 0083183 A2 & DE 3277187 D 第1図 第1図	1 2, 3
X A	US 3111307 A (FORD MOTOR CO) 1963.11.19 & GB 919790 A 第2図 第2図	1 2, 3

☒ C欄の続きにも文献が列挙されている。☐ パテントファミリーに関する別紙を参照。

## \* 引用文献のカテゴリー

「A」 特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの

「E」 国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの

「L」 優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献 (理由を付す)

「O」 口頭による開示、使用、展示等に言及する文献

「P」 国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願

の日の後に公表された文献

「T」 国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの

「X」 特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの

「Y」 特に関連のある文献であって、当該文献と他の1以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの

「&amp;」 同一パテントファミリー文献

国際調査を完了した日

07.04.2004

国際調査報告の発送日

20.4.2004

国際調査機関の名称及びあて先

日本国特許庁 (ISA/J P)

郵便番号100-8915

東京都千代田区霞が関三丁目4番3号

特許庁審査官 (権限のある職員)

細川健人

3Q

9619

電話番号 03-3581-1101 内線 3380

C (続き) . 関連すると認められる文献		
引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求の範囲の番号
A	US 4458913 A (FORD MOTOR CO) 1984.07.10, 図1, & EP 0083184 A2 & DE3276472 D	1-3
A	US 2779603 A (FORD MOTOR CO) 1957.01.29, 図1, (ファミリーなし)	1-3
Y	JP 8-175142 A (日産自動車株式会社) 1996.0 7.09, 【0029】 【0030】, (ファミリーなし)	2, 3
Y	JP 56-060707 A (中央発条株式会社) 1981.0 5.25, 第2頁右上欄3行目~9行目, (ファミリーなし)	2, 3
Y	JP 8-108720 A (日産自動車株式会社) 1996.0 4.30, 【0041】 「スプリング8」, & US 5702122 A	4
Y	JP 11-115428 A (日産自動車株式会社) 1999. 04.27, 【0063】 ~ 【0066】, (ファミリーなし)	4
Y	JP 9-118115 A (マツダ株式会社) 1997.05. 06, 【0028】, (ファミリーなし)	4
Y	JP 8-295114 A (ヒュンダイモーターカンパニー) 1 996.11.12, 図4 「スプリング108」, (ファミリー なし)	4
Y	JP 2-144207 A (マツダ株式会社) 1990.06. 04, 「スプリング46」, (ファミリーなし)	4

## 第Ⅰ欄 請求の範囲の一部の調査ができないときの意見 (第1ページの2の続き)

法第8条第3項 (PCT 17条(2)(a)) の規定により、この国際調査報告は次の理由により請求の範囲の一部について作成しなかった。

1. ☐ 請求の範囲 \_\_\_\_\_ は、この国際調査機関が調査をすることを要しない対象に係るものである。つまり、
2. ☐ 請求の範囲 \_\_\_\_\_ は、有意義な国際調査をすることができる程度まで所定の要件を満たしていない国際出願の部分に係るものである。つまり、
3. ☐ 請求の範囲 \_\_\_\_\_ は、従属請求の範囲であって PCT 規則 6.4(a) の第2文及び第3文の規定に従って記載されていない。

## 第Ⅱ欄 発明の単一性が欠如しているときの意見 (第1ページの3の続き)

次に述べるようにこの国際出願に二以上の発明があるとこの国際調査機関は認めた。

この国際出願は発明の単一性の要件を満たさない以下の3つの発明を含む。

- (1) 請求の範囲 1
- (2) 請求の範囲 2, 3
- (3) 請求の範囲 4

これらの3発明のあいだには、一又は二以上の同一又は対応する特別な技術的特徴を含む技術的な関係はない。

1. ☐ 出願人が必要な追加調査手数料をすべて期間内に納付したので、この国際調査報告は、すべての調査可能な請求の範囲について作成した。
2. ☒ 追加調査手数料を要求するまでもなく、すべての調査可能な請求の範囲について調査することができたので、追加調査手数料の納付を求めなかった。
3. ☐ 出願人が必要な追加調査手数料を一部のみしか期間内に納付しなかったため、この国際調査報告は、手数料の納付のあった次の請求の範囲のみについて作成した。
4. ☐ 出願人が必要な追加調査手数料を期間内に納付しなかったため、この国際調査報告は、請求の範囲の最初に記載されている発明に係る次の請求の範囲について作成した。

## 追加調査手数料の異議の申立てに関する注意

- ☐ 追加調査手数料の納付と共に出願人から異議申立てがあった。
- ☐ 追加調査手数料の納付と共に出願人から異議申立てがなかった。